

Ⅲ JR西日本による資料の未提出問題と調査報告書への影響

1. 資料の未提出問題とは何か

(1) 問題の所在

福知山線事故は、仮に事故現場の曲線区間に、過速度を抑制する速度照査機能をもったATSが設置されていたならば、起こらなかった可能性が極めて大きい。実際には、JR西日本は、同区間を含む福知山線の新三田～尼崎間への拠点型ATS-Pの導入計画を策定し、設置準備を進めていたが、その整備が完了するまえに福知山線事故が発生した。JR西日本の曲線の安全対策の遅れをめぐる問題は、曲線区間の危険性の認識を含め、山崎社長に関わる刑事裁判の重要な論点ともなっている。このように、ATS-Pの導入計画に関係するJR西日本の部内資料は、同社のATS-Pの機能についての認識や導入計画の意思決定過程などを知る上で、そして福知山線事故の全容を解明する上で重要な意味をもっている。

「コンプラ報告書」によると、JR西日本が兵庫県警察本部（以下、兵庫県警と呼ぶ）へ提出しなかった「未提出資料」が3種類あったことが、神戸地方検察庁（以下、神戸地検と呼ぶ）から同社への問い合わせによって明らかになったとされている。このうちの2種類の資料が、事故調にも提出されていなかった。

これら2種類の未提出資料は、いずれも当時、事故調がJR西日本に対して行った資料提出命令の対象となった資料の本旨を説明するために添付されていた資料であり、そこには平成8年12月4日に発生した函館線のJR貨物列車脱線事故（以下、函館線事故と呼ぶ）に関する記述も含まれていた。

ここでは、これらの資料が提出されなかった問題を「資料未提出問題」と呼び、それにより福知山線事故に関する調査報告書の内容が影響を受けたのかどうかという点を中心に検証を行う。

(2) 3種類の未提出資料

JR西日本が神戸地検から問い合わせを受けた3種類の未提出資料の内容について、「コンプラ報告書」（38～39頁）の記述を整理すると次のとおりである。

①平成8年12月25日付資料

平成17年12月12日、JR西日本の福知山線事故対策審議室が事故調に提出した資料（平成8年12月25日付の「ATS幹事に伴う資料」の一部と思われるもの）は、本来9頁のものであったが、2枚が抜けて7枚しか提出されていなかった（平成20年10月7日、神戸地検がJR西日本に捜索に入った際、運輸部キ

ャビネットより同じ資料が押収され、2枚が抜けていたことが判明)。この2枚には、平成8年12月4日の函館線事故に関する記述があった。

②平成9年度上半期鉄道本部会議資料

平成18年12月、兵庫県警がJR西日本の安全推進部に対し、平成7年度から平成13年度までの鉄道本部会議資料を提出するよう要請した。これを受けて平成18年12月11日、安全推進部は兵庫県警に資料を提出したが、平成9年度上期分(平成9年8月20日付の鉄道本部会議資料)が紛失したという理由でその部分が未提出となった。平成20年9月頃、神戸地検が安全推進部に対し、平成9年度上期分を提出するよう要請したが、その際も紛失を理由に未提出となった。つまり、安全推進部は平成9年度上期分については現存しないという説明を続けていた。しかし、審議室が平成17年12月12日に事故調に資料を提出した際には、その資料は提出されていた。そして、平成20年10月7日に神戸地検がJR西日本の家宅捜索を行った際、安全推進部のキャビネットからこの資料が発見されたことで、紛失していなかったことが判明した。

③第118回安全対策委員会資料

平成18年4月20日、審議室は、事故調に対し平成9年度から平成16年度の安全対策委員会資料を提出した。その後、事故調から平成7年度から平成8年度分の資料も提出するようにとの依頼を受けたため、平成18年4月26日、審議室は事故調へ平成7年度から平成8年度までの安全対策委員会資料を提出した。また兵庫県警の要請により、平成18年12月19日に安全推進部は兵庫県警へ同じ安全対策委員会資料を提出した。これらの資料提出の際、いずれも平成9年1月14日開催の第118回安全対策委員会資料に落丁があった。落丁していた部分には、函館線事故に関する事項が記載されていた。

(3) 検証の対象とした2種類の未提出資料

検証メンバーは、前記(2)の3種類の未提出資料のうち、平成9年度上半期鉄道本部会議資料については事故調が受領している資料であることから検証の対象からは除外し、平成8年12月25日付資料(以下、平成8年鉄道本部内打合せ資料と呼ぶ)、ならびに平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料(以下、第118回安全対策委員会資料と呼ぶ)の2つの資料について検証を行った。

それぞれの資料は別紙資料1-Ⅲ-①及び別紙資料1-Ⅲ-②のとおりであるが、その概要は以下のとおりである。

①平成8年鉄道本部内打合せ資料

平成8年12月25日に開催されたJR西日本の鉄道本部内打合せにおいて配布された「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」という9枚つづり

の資料のうち、付属資料に当たる8頁ならびに9頁の2枚が事故調へ提出されていなかった。これら2枚の資料は、ATS-P形とATS-SW形の機能比較を説明した資料で、ATS-P形の優位性を補強するために、函館線事故を含む過去の事故がこれを導入した場合に防止可能な事故事例として例示されていた。なお、事故調が当該資料のうち未提出の2枚を除く7枚分をJR西日本から入手したのは、平成17年12月12日である。

②第118回安全対策委員会資料

第118回安全対策委員会（平成9年1月14日開催）において議題3の資料として使用された「12月分の運転事故・運転障害事故について…資料2」に添付されていた資料3枚が提出されていなかった。これら3枚の資料は、函館線事故後の平成8年12月6日に、当時の運輸省鉄道局が事故の再発防止を図るために鉄道事業者を指導するよう地方運輸局に発した文書の事故概要別紙（別紙資料1-Ⅲ-③）とほぼ同一（別紙資料1-Ⅲ-③の中の「11. 当局の対応」の記載を除いたものと同じ）のものであり、「日本貨物鉄道(株)函館線における列車脱線事故（概要）」という表題が付けられていた。なお、事故調が未提出資料3枚を除く当該資料を入手したのは、平成18年4月28日である。

2. 未提出資料についての事実関係の整理と背景の考察

JR西日本から事故調へ提出されるべき資料の一部がなぜ未提出となったのかについての事実関係を、「コンプラ報告書」の内容及び検証メンバーが実施したJR西日本関係者に対するヒアリング結果から整理し、その背景を考察する。

(1) 平成8年鉄道本部内打合せ資料

1) 「コンプラ報告書」の内容

「コンプラ報告書」（44頁）は、平成8年鉄道本部内打合せ資料の提出に係る事情を次のように述べている。

平成17年11月22日、審議室は、関連部署に対し、ATS設置基準に関わる資料を提出するよう指示を出した。これを受け、11月25日、施設部のD氏は、部内にあった「ATS幹事会資料と思われるもの」を審議室へ提出した。審議室のE氏は、施設部から届いた資料の作成元（安全推進部など）が複数であったため、各資料の作成元を一覧表にまとめ、この一覧表を施設部に返した。

この時点で、E氏は、施設部提出の全資料（25枚）の中に、「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）と「ATS-P形とATS-SW形の

機能比較（付属資料）」（2枚）があったことを認識していたことになる。ただ、E氏によれば、施設部からの資料は、11月18日付の提出物件に該当しない（「ATS設置の基準」に関連する資料を求められたため）と思われたため、平成17年11月28日に、事故調へ資料提出する時には、施設部からの資料は提出しなかった。

ところが、平成17年12月7日、事故調より、再度「昭和62年4月以降に存在したATS整備計画を提出するように」との要請を受けた。今回の要請が「ATS整備計画」ということであったため、E氏は、施設部からの資料「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）を事故調へ提出することとした。

なお、「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」という資料には、7頁までの頁番号が付いており、「ATS-P形とATS-SW形の機能比較」という付属資料には、8頁、9頁（止）、という頁番号が付されていた。それゆえ、整備計画に関する資料は「本来9枚であった」と考えるべきであったが、E氏は「ATS-P形とATS-SW形の機能比較」の2枚を除き、「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）だけを提出した。

2) ヒアリング結果

検証メンバーが「コンプラ報告書」記載のE氏（当時の審議室担当者）ほかJR西日本関係者に対して実施したヒアリング結果によると、平成8年鉄道本部内打合せ資料の提出に係る事情は次のとおりであった。

- ① E氏らによると、当時、JR西日本では、事故調の対応窓口は審議室（担当者3名）が、そして兵庫県警や神戸地検の対応窓口は安全推進部がそれぞれ担当していた。したがって、事故調から資料提出の指示があれば、審議室から各担当セクションに連絡し、資料をそろえて提出していた。その際、必要に応じて審議室の担当者で相談していたが、いつも上司に相談していたというわけではなかった。事故調査官から電話で問い合わせがあったときに、わかる場合には、その場で即答していたこともあった。平成8年鉄道本部内打合せ資料については、上司には相談せず、E氏の判断で提出したという。
- ② E氏は、平成8年鉄道本部内打合せ資料については、資料の出所は施設部であり、施設部が審議室に9枚提出したと言っているため、自分が施設部から受け取っていることは間違いない。平成17年11月前後の時期は、事故当日、本件運転士が運転する東西線の列車でATS-Pが作動していたことがわかったため、ATS-Pのデータ誤りの問い合わせが多かった。その原因が運転によるものか、システム上の問題なのかについて、事故調の関心が向いていたようで、それに関連する資料を提出するように言われていた。物件提出命令書が出されるひと月かふ

た月前からそういった話になっていた。ATS-Pの曲線の制御はどこにつけるとか、会社は曲線半径450m未満の曲線に付けるとしているのに、付いていないところがあるのはなぜか、といったことを聞かれていた。ATS幹事会の中で、ATSの仕様とデータを決めていたので、これらの問い合わせの一環として、施設部から預かった資料を提出した。施設部から預かった資料のうち、ATSの仕様、どこに設置するか基準などを提出し、それ以外の資料は手持ちで預かっていた。事故調の要求は、ATS幹事会の資料となっていたので、提出しなかった資料は、ATS幹事会の資料とは違うと思い、手元に持っていた。その後物件提出命令が出されて、ATS-Pの整備計画に関する資料を提出しようとしたときに、意図的に7枚と2枚に分けたのではないかとされているが、元々9枚の資料が一つになっていたわけではなく、より分けは自分で行った。7枚目の資料は、ケーブル工事に関する資料で、つながりとして何か変だと思ったので、これで完結していると思っていた。2枚の資料には確かに「8」「9止」と頁番号が付されているので、あり得ない話と思われるかも知れないが、本当に7枚だと思っていた。付属資料の8、9頁のATS-PとSWの機能比較図については、他にも同様の資料が当時あったので、9枚で完結しているという認識はなかった、としている。

- ③また、E氏は、函館線事故は知っていたが、その詳しい内容は知らなかった。気にするようになったのは、意見聴取会（平成19年2月1日開催）の前後だったと思う。JR西日本では、函館線事故を受ける形でATS-PやSWに関する議論は行われていなかったのが実態である、と述べている。
- ④なお、山崎社長、丸尾副社長、土屋審議室長のいずれも、検証メンバーによるヒアリングの場において、事故調にはできる限りの資料を提出すべきものと考えていた旨の発言を行っている。

3) 平成8年鉄道本部内打合せ資料に関わる未提出問題の考察

「コンプラ報告書」及び検証メンバーによるヒアリング結果から、なぜ、平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚が提出されなかったのかについて、検証メンバーは次のような見解に達した。

- ①審議室の担当者であったE氏は、付属資料を除く7枚で一つの資料であると思った。「8」「9止」と頁番号が付されている付属資料が、別の資料であると考えた理由については、本文と別紙がセットになっていたため、残りの2枚が続くことに資料として違和感を持ったからだ、としている。しかし、これら2枚の資料は、ATS-Pの機能性を補足・補強するための資料として、添付されたものだと考えるのが自然であり、E氏の説明には納得できない。
- ②E氏は、平成8年鉄道本部内打合せ資料（7枚）を上司に相談することなく、窓

口担当者の自分が独自に資料の中身や意味を判断し、事故調へ提出したとしている。しかし、事故調への資料提出を上司と相談することなく窓口担当者の判断だけで行ったとする主張は、会社組織の通常の運営の常識に照らして納得できるものではない。

③平成8年鉄道本部内打合せ資料（7枚）は、平成17年12月12日に事故調へ提出されている。検証メンバーが、当時の事故調が曲線速照機能のあるATSの整備に関する調査をいつ頃から着手したかについて運輸安全委員会事務局に確認したところ、ATS-P整備についての投資決定や導入の優先順位、曲線速照の線区別の基準・整備内容等に関して、文書による質問が事故調からJR西日本になされた最初の時期は平成17年8月初旬であることが判明した。したがって、事故調がATS-Pの問題に関して重点的な調査対象としていたことについては、平成17年12月頃には審議室及び関係部門は十分認識していたものと考えられる。この点からも、独自の判断で提出資料の選別を行ったとするE氏の説明には疑問が残る。

④前述したように、山崎社長、丸尾副社長、土屋審議室長の3氏はともに、事故調に対し可能な限り資料を提出すべきものと考えていた、としている。しかし、こうした発言だけでは、資料の未提出に関するJR西日本の組織的関与を否定する根拠にはならないことは言うまでもない。

以上考察したとおり、検証メンバーは、平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚が提出されなかったことについて、組織的関与があった可能性は否定できないものの、それを裏付ける根拠を見いだすことはできなかった。また、資料が提出されなかったのは、担当者であるE氏の単なるミスによるものなのか、又は何らかの意図が働いたことによるものかについても特定できなかった。

(2) 第118回安全対策委員会資料

1) 「コンプラ報告書」の内容

第118回安全対策委員会資料が、未提出となった事情を「コンプラ報告書」では52～54頁で記述している。すなわち、同報告書はまず、次のようなJR西日本の説明を紹介している。

安全対策委員会は、ほぼ毎月1回会議が開催され1回の会議資料は約20枚程度となります。資料の保存方法については、毎月別別にホルダー（厚紙を二つ折りにしたもの）に挟み込んだものを1年分まとめて保存しております。したがって、穴を開けて閉じるなどきちんとファイリングされたものではなくページが相前後して保存され

るなど必ずしも保存状態は良好ではございませんでした。

安全対策委員会資料につきましては、事故調査委員会に提出したものの控えを原本として、警察にはその写しを提出いたしました。また、本年（平成20年）10月1日に貴庁の要請に基づき、当時事故調査委員会に提出したときの原本をそのまま提出いたしました。そのときの写しと警察に提出したものとを比較したところ、一部に不一致が認められました。このことは、当時提出資料が多岐にわたり、その作業量が多かったことから、作為的に資料の一部を提出しなかったものではございませんが、証拠書類の重要性を十分認識せず、事務的に対応したことなどにより不提出資料があったことを深く反省し、心よりお詫び申し上げます。－中略－

不一致となっている推定理由

（1）原紙の保管状態について

保存箱には、月別の紙製の挟み込みフォルダが作成されており、この中に当月分の資料印刷用の原紙が挟み込まれていましたが、当該フォルダは運転事故調査担当者（J氏）が整理していました。このとき、少なくとも安全対策委員会資料の中の労働安全に関する資料（「資料1」及び「資料1-2」）は労働安全担当者が別のフォルダに保存していましたので、当該フォルダには保存されていませんでした。その結果、いずれの提出資料にも含まれていませんでした。

また、現在の保存箱の各フォルダを確認すると、コピーの原紙となった資料の順番はバラバラの状態であり、その中から当時の会議資料と思われるページを抽出してコピーを行うという作業が行われていたことが推察されます。

したがって、コピー時に本来必要であったページが落丁した可能性があります。

（2）コピー時の不調について

事故調査委員会提出用の資料を作成した－中略－作業において、当時だけでも2年分（平成7年度～平成8年度分）の安全対策委員会資料をコピーしています。その直前にも事故調査委員会への安全対策委員会資料のコピーを8年分（平成9年度～平成16年度分）行っており、一時期に大量のコピーを実施していました。この作業には、審議室の担当者だけでなく、複数の社員が手伝いましたが、コピー時に自動送りが可能なページはその方法により行っていたと思われま。また、手差しコピーが必要なページも多数あったため、途中、機械が用紙詰まりを起こしたり、連続運転させたときに一定時間（約5分）経過すると自動的に停止する機能（この場合は再度コピー用カードを挿入する等の操作により原稿をセットしなおしてコピーを再開）などにより、することになりますが、その際のトラブル時に落丁が発生したり、確認しにくい状況が発生した可能性があります。

以上の説明に対して、「コンプラ報告書」は『原紙の保管状態の悪さ』『コピー時の不調』などがあげられているが、本委員会としては、この説明だけで、資料未提出に関する作為を否定できるとは考えていない」と指摘し、第118回安全対策委員会資料の落丁は不自然であるとしている。

2) ヒアリング結果

検証メンバーは、審議室担当者のE氏及び安全推進部担当部長のN氏に対するヒアリングを実施し、その中で両氏に対して第118回安全対策委員会資料の未提出問題を質した。両氏の返答の要点は次のとおりである。

○E氏：函館線事故の資料については、フォルダから抜き取ってコピーしたと思うが、第118回安全対策委員会の資料として綴じられていたものではなかったのではないと思う。そのことについては、別のフォルダに入っていてコピーをしなかった可能性はあると思う。鉄道局からの資料で、隠すような資料ではないので、意図的にコピーをしなかったことはないが、コピーミスということはあるかも知れない。

○N安全推進部担当部長：提出を求められても、量とか期限があって、当時の人はいないし、平成17年以降の資料はわりと整理されているが、それ以前のは、はっきりしない状態にあった。

3) 第118回安全対策委員会に関わる未提出問題の考察

第118回安全対策委員会資料のうち「函館線における列車脱線事故（概要）」の3枚の資料が提出されなかったことについて、「コンプラ報告書」及びヒアリング結果などに基づく考察の結果、本検証メンバーは以下のような結論に達した。

安全推進部担当部長のヒアリング結果から、古い資料の管理が十分ではないことが推察でき、また資料自体は鉄道局が配布した資料が元になっていることから、意図的に資料を抜いた可能性は低いと考える。また、安全推進部が兵庫県警や神戸地検に提出した資料に落丁があったことについて、「コンプラ報告書」では疑念がある旨記載されているが、最初に審議室によって作成され、事故調へ提出された分については、当時の事故調からの資料要求が膨大な量に及んでいたと推察されることから、コピーミスが発生した可能性もある。ただし、一方で、審議室担当者個人が、函館線事故について具体的に説明されていることを付度して、あるいは上司の指示で、資料を提出しなかった可能性も否定できないと考える。

なお、前述したとおり、検証メンバーのヒアリングに対してE氏は、函館線事故について「函館線脱線事故は知っていたが、内容は知らなかった。気にするようになったのは、意見聴取会（平成19年2月1日開催）の前後だったと思う」と答えている。この発言を考慮すると、函館線事故の未提出資料3枚に関し、平成19年2月1日に開催された意見聴取会において、5つの類似事故例の一つとして、検証メンバーでも

ある安部が公述したことによって、担当者が当該資料の3枚を重要な書類であると考え、抜いた可能性が考えられるが、この点については、第118回安全対策委員会資料を、事故調査意見聴取会開催前の平成18年4月28日に入手していることから、その可能性はないと判断する。

3. 未提出資料が調査ないし調査報告書に与えた影響についての評価

(1) 「コンプラ報告書」の評価

「コンプラ報告書」（46～47頁及び55～56頁）は、2種類の未提出資料の重要性について次のとおり評価している。

まず、平成8年鉄道本部内打合せ資料については、未提出資料の内容は「ATS-P形とATS-SW形を比較し、ATS-P形の方が優れていることを示しているに過ぎない」もので、「未提出となった資料の1枚には、『函館線列車事故』に関する記載があるが、これも、ATS-SW形よりもATS-P形の方が優れていることを説明する1つの材料として紹介されているに過ぎない」とし、「会社側の責任との関連で、これら資料が特に重要であるとする理由を確認することはできなかった」。つまり、これらの資料は、さして重要な資料とは言えないとしている。

次に、第118回安全対策委員会資料は、『12月分運転事故・運転阻害事故について』（資料2）の扉頁に該当するもので、その扉に『他会社の主な事故』の1つとして、函館線の列車脱線事故が紹介されているが、「比較的大きな事故であったため、追加情報として、『㊦事故概要の3枚』が添付されている。」「これらの4枚の資料は、いずれも、月例事故報告の1つとして、函館線列車脱線事故を伝えるもので、これをもって、ただちに『平成8年の段階で、JR西日本が福知山線カーブにおける脱線の危険性を認識していた』『そのカーブにATS-Pを設置する必要性をはっきり認識していた』と主張することには、かなりの無理がある」としている。

(2) 運輸安全委員会の評価

未提出資料の調査報告書への影響の有無について、平成21年12月1日に公表した「福知山線脱線事故調査報告書に係る情報漏えい等に関する調査結果について」（以下、「調査結果について」と呼ぶ）の中で、運輸安全委員会も検証と評価を行っている。この「調査結果について」は、検証メンバーにその内容の妥当性についての評価を求められている文書でもあることから、その詳細な検討は改めてVで行うこととし、ここでは、未提出資料問題の調査報告書への影響に関する結論部分のみを紹介しておく。

すなわち、「調査結果について」（8頁）は、「資料の未提出があったのは、いずれも函館線事故の情報に関係したものであるが、この未提出資料が提出されていたとして

も、最終事故調査報告書の内容に変更が必要となることはなかったものとする」としている。

(3) ヒアリング結果

検証メンバーは、福知山線事故調査を担当した当時の事故調査官に対してヒアリングを実施したが、それによれば同調査官は、函館線事故事例についての J R 西日本の認識に関して次のように述べている。

「函館線の事故事例に関する資料は、安全推進部長に当時、渡っているということを押さえていた。J R 西日本で安全責任者が持っているわけだから、社内で展開されるなり、情報が伝わっているはずである。A T S の整備計画への投資が意思決定に至っていないというのはつかんでいたし、A T S の投資が阪神・淡路大震災の影響もあって、後ろ倒しになったという経緯もわかっていたので、会社内部でいろいろなことの検討が行われていたのではないかと思う。阪神大震災の影響もあってこうなったのかということは、間接情報や直接情報でわかっていた。」

また、別の事故調査官に対するヒアリングの中で、同調査官に未提出資料を提示したところ、次のような返答を得た。

「この程度なら、まず調査報告書への影響はないと思う。この程度の認識は当然、J R 西日本は持っていると思っていたし、他の資料にもそういう件があったのではないかと思う。もし仮にこの資料が提出されていたとしても、J R 西日本はこの資料に書いてある程度の認識は当然持っているという前提で話を聞いていたから、多分、私が口述聴取をした相手でも、その程度は知っていたというようなことを答えていたと思うので、それは全く影響はないのではないかと思う。」

(4) 未提出資料問題の調査報告書への影響の評価

前記(1)～(3)の内容、及び未提出資料ほか関連資料を検討した結果、検証メンバーは資料の未提出問題について、次のとおり評価する。

1) 平成8年鉄道本部内打合せ資料

平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚は、A T S 機能の比較を行い、A T S - P のメリットを示した資料である。同資料中に記載されている「A T S - P 形なら防げた事故例」は、パターン別に、それぞれに対応する事故例を例示しているに過ぎず、それらの A T S - P と A T S - S W のパターン別の機能の違いについては、調査報告書120～122頁に記述されている。また、本資料全9枚は、J R 京都・神戸線への A T S - P 形早期整備のための予算要求等に使用する目的で作成され、鉄道本部内の打合せに使用された資料であるが、事故例として記載されている函館線事故については、すでに同社において新聞報道、運輸局等からの情報提供等により、周知

されていたと考えられる。また、このことは、当時の事故調においても同様に認識されていたと思われる。以上のことから、未提出資料である本付属資料2枚が仮に提出されていたとしても、調査報告書の記述への影響はなかったものと考えられる。

2) 第118回安全対策委員会資料

第118回安全対策委員会資料のうち、函館線事故の概要3枚については、鉄道局から発出された別紙資料1-III-③とほぼ同一のものであること、また、この鉄道局から発出された資料は、当時の事故調が直接、鉄道局から入手済みのものであったことから、当該資料3枚が提出されていなかったことによる調査報告書の記述への影響はなかったものと考えられる。

3) 小括

以上のことから、ATS-Pに関係する資料の一部が事故調に提出されていなかったことによる調査報告書の内容への影響はなかったものと考えられる。ただし、仮に事故原因の究明に影響を与えるような重要な資料が提出されていなかったとすれば、福知山線事故調査の根幹を揺るがす事態となっていた可能性があり、調査報告書への影響はなかったことをもって、何ら問題がなかったとする結論を下すことはできない。今回の資料未提出問題は、今後の我が国の事故調査システムのあり方を考える上でも様々な問題を提起していることから、本報告書の第2部において検証メンバーとして問題提起を行うこととする。

なお、今回の検証作業においては、平成8年鉄道本部内打合せ資料及び第118回安全対策委員会資料以外の未提出資料は確認できなかった。